Società Macchinisti e Fuochisti Ferroviari Italiani
PUBBLICAZIONI DELLA COMMISSIONE DI PROPAGANDA

IL PRIMO MAGGIO

Il primo maggio è una data universale come quella delle religioni che indicano un tramutamento più largo assai che non sia quello delle cose politiche. Potete scomunicarlo, ribattezzarlo con un nome non suo, potete insidiarlo e combatterlo: ma se esso è giunto a fissarsi in una data universale, è fisso come il destino.

G. Bovio.

MILANO
Tipografia Adolfo Koschitz & C.
Via Ansperto N. 10

1893

A CHI LEGGE

I rappresentanti dei Gruppi componenti la *Società macchinisti e fuochisti ferroviari italiani*, adunati in assemblea generale il 20 giugno 1892, dinanzi alla solennità delle manifestazioni dei lavoratori dei Paesi civili ed alla universalità del **primo maggio**, vollero partecipare alla gran festa con una pubblicazione di circostanza che manifestasse la fratellanza cui si sentono legati ai compagni delle altre industrie.

Aderente al programma del *Partito dei lavoratori italiani*, l'assemblea deliberò che la presente pubblicazione armonizzi con quel programma.

Noi, incaricati a dar forma e sostanza alla deliberazione, ponemmo tutte le cure nostre per adempirvi rigorosamente. Gli scritti che seguono, diranno per noi, se e come ottemperammo al mandato:

I COMPILATORI.

Il Maestro: *Dimmi da chi tuo padre ha ereditato la sua ricchezza?*

Lo Scolaro: *Dal nonno.*

Il Maestro: *E questi?*

Lo Scolaro: *Dal bisnonno.*

Il Maestro: *E quest'ultimo?*

Lo Scolaro: *Quest'ultimo l'ha presa.*

W. GOETHE.

L'accumulare in mani private così complesse attribuzioni di banchiere, di esercente, di costruttore, di amministratore fiduciario dello Stato — come si vuol fare con le Convenzioni — *crea ed anima una forza nuova ma una forza oligarchica non escogitata in nessun paese del mondo: un feudalismo novello* ius vitae et nescis — *diritto di vita e di morte — sull'industria, sul commercio, sul personale con tutti i conseguenti pericoli politici e sociali facili ad immaginarsi.*

ALFREDO BACCARINI.

(Discorsi parlamentari).

I risparmi dei ricchi vengono fatti a spese dei poveri. Il proletario romano viveva quasi interamente alle spalle della Società. Si potrebbe quasi dire che la Società moderna vive alle spalle dei proletari, cioè sulla parte che essa preleva sulla retribuzione del lavoro.

G. B. Say.

DELLA SOCIALIZZAZIONE

delle strade ferrate (1)

Tutto si unisce nell'organizzazione sociale; la socializzazione delle miniere non è che il primo passo nella feconda via della socializzazione dei monopoli in generale.

Infatti il concentramento capitalista, l'accrescimento e la fusione dei monopoli, le coalizioni industriali e commerciali delle potenti compagnie patronali o finanziarie angariando sempre più i lavoratori, scorticando sempre più i consumatori e, infine, tendendo a subordinare lo Stato a una plutocrazia senza viscere che scoppia

(1) Libera traduzione dal giornale « La petite republique française. »

dalle ricchezze, tutto questo aggravamento della situazione economica, ha fatto dei consigli di De Paepe una prescrizione di salute pubblica.

Così, per le strade ferrate, facendo astrazione dal duro lavoro di cui sono vittime nella sola Europa più di tre milioni di lavoratori delle strade ferrate, passando pure sopra i difetti del servizio sì vessatori per le popolazioni e qualche volta sì funesti per i viaggiatori, è ben certo che la nazionalizzazione s'impone per semplice necessità economica.

I guadagni netti delle Compagnie s'innalzano, per l'Europa a 2,850,000,000; per l'America a 1,600,000,000 *ossia un annuo totale di quasi quattro miliardi e mezzo.*

Da cui la necessità per i popoli di pagare questo lordo tributo a una infima minoranza d'accaparratori.

E più oscuri ancora si annunciano i domani, perchè tutti i monopolizzatori si coalizzano contro la libertà dei lavoratori e contro gl'interessi dei cittadini.

La conclusione che ne ha tirato Henry George nel suo libro Progresso e Povertà, non è ottimista.

« Non è necessario fermarsi su queste cose; basta alludervi. Ciascuno conosce la tirannia e la rapacità che fanno i capitali riuniti: corrompono; rubano e distruggono. »

In queste condizioni s'impone il socialismo. Esso è di già in via d'effettuazione. Funzionante nel Belgio dai suoi primordi, in Germania dopo qualche anno, in corso di realizzazione in Svizzera ed in Austria-Ungheria, cominciato pure in Russia, all'ordine del giorno in Inghilterra e agli Stati Uniti, esso dà in Francia dei

risultati favorevoli, sulle reti, che sfuggono alle rapaci Compagnie, esso è reclamato da tutti i progressisti; checchè si faccia il suo giorno è vicino nella nostra patria; la Francia produttrice non si lascerà scorticare fino al 1954 per la semplice ragione che i signori Raynal, Rouvier, Ferry, Constant e l'ignorante maggioranza che li ha seguiti hanno voluto così.

Le famose *Convenzioni* saranno riviste, gli azionisti responsabili dovranno rendere conto dei loro abusi sul lavoro, degli interessi e capitali che lo Stato e l'ordine amministrativo hanno lasciato trafugare.

Queste giuste restituzioni favoriranno singolarmente il riscatto delle azioni e del materiale ferroviario. Quanto agli obbligatori, riceveranno dei titoli da ammortizzarsi e convertirsi, per esempio in valori a 2,50 o 3 % come ve ne sono in Inghilterra od in America. Dimodochè senza scosse, senza ingiustizie, lo Stato rientrerà nei suoi diritti, nel suo avere per il bene di tutti.

Non vi sarebbe che l'imbarazzo della scelta per il modo nuovo di governo. L'amministrazione diretta ha dato buoni risultati nel Belgio, in Germania, in Austria-Ungheria, in Isvizzera, perchè essa non possa non essere generalizzate in Francia.

Altri sistemi pure sono stati proposti, analoghi a quello detto delle *Compagnie operaie* di Proudhon; Augusto Chirac e Giulio Finand pensano che si potrebbe cedere l'amministrazione delle reti ferroviarie agli impiegati attuali uniti in sindacati.

Un antico deputato il signor Wickerseimer ha fatto un utile pubblicazione lo *Studio sul riscatto delle delle strade ferrate d'Orleans, dell'Ovest dell'Est e*

del Mezzogiorno del quale ecco la prefazione scritta da Camillo Pelletan:

« Delle associazioni di capitalisti che posseggono per un privilegio dello Stato, le principali vie di comunicazione ricevono, perciò il diritto d'elevare tributi sui paesi.

Ecco, dite voi, *l'industria privata!* Sì, come gli affittaiuoli generali dell'antico regime, che trovano dei benefici scandalosi in un'industria privata che consiste nell'imporre imposte!

Bisognerà che alla fine la Francia se ne accorga. Povera Francia, che si crede una democrazia e che, nel suo nobile ed ereditario sprezzo delle questioni di danaro lascia costituirsi in seno, più potentemente che nelle vicine monarchie il solo potere che oggi incuta terrore ai popoli, nella decadenza delle vecchie influenze, il potere dei maneggiatori di milioni, dei milioni degli altri! »

Questo è il nostro parere, e noi allargando la questione diciamo: essendo date le condizioni e l'orientazione dello sviluppo economico moderno, urge trasformare in servizio pubblico ogni organizzazione di produzione o di trasmissione che diventa monopolio.

Ciò che è vero per lo Stato è pure per la Comune, che deve pure trasformare in servizi pubblici urbani tutti i monopoli della sua giurisdizione.

E noi vedremo che anche là il campo d'azione è vasto.

BENOIT MALON.

Il modo di produzione e d'accumulazione capitalista, e quindi la proprietà privata capitalistica, presuppone l'annientamento della proprietà privata fondata sul lavoro personale: la sua base è l'espropriazione del lavoratore.

C. MARX.

L'organizzazione dei ferrovieri

In questi tempi borgiani in cui tutte le coscienze si corrompono; in questi tempi in cui l'egoismo e l'interesse personale sono saliti alle più codarde altezze; in questi tempi in cui ogni senso del retto, del savio, del generoso è traviato, un'uomo che possa dire altamente: Io ho consacrati vent'anni per organizzare e disciplinare i ferrovieri del mio Paese offrendo a questo scopo tutte le mie cure, il poco studio e una costante attività, con scapito dei miei interessi e della mia carriera, dovrebbe essere ascoltato, pensato e discusso, e non scambiato per uno dei soliti agitatori volgari che si avvinghiano intorno alle masse, per farle servire ai loro scopi, alle loro malsane ambizioni personali.

Ma senza preoccuparmi troppo delle sorti che toc-

cheranno a questo scritto, io lo lancio fra i miei compagni come un'altro dovere compiuto.

*
* *

Nutro simpatie per tutti i lavoratori del mondo e particolarmente per i ferrovieri perchè, nell'organizzazione del proletariato, possono divenire la più poderosa delle forze combattenti per la emancipazione del lavoro.

Essi sono un'esercito in ogni Paese, quasi dappertutto sono organizzati in associazione, esercitano il più importante servizio pubblico, ed il loro spirito di corpo, la loro coscienza di classe, li porrebbe nell'acuto conflitto, fra capitale e lavoro, in tale ordine di battaglia, che la loro azione, può avere — purchè lo vogliano — una ripercussione estesissima, possono rialzare grandemente le loro sorti e quelle dei loro compagni delle altre industrie.

Tutto dipende dal loro senno, dal loro coraggio e dalla loro tenacia.

I quadri stessi dell'Amministrazione cui servono, li suddividono in altrettante categorie, quante sono le varie attribuzioni che completano il servizio ferroviario; e ciò servirebbe a suddividerli in altrettante, diremo così *arti e mestieri,* ciascuna delle quali deve avere, nell'organizzazione, rappresentanti proprii i quali promuovano quei miglioramenti che ogni categoria mira a conseguire, perchè difendano quegli interessi che saranno stati manomessi.

In un'organizzazione così fatta, devonsi raccogliere i ferrovieri di ogni Paese; e dev'essere amministrata da ferrovieri.

Coloro che sono chiamati a dirigere l'associazione, devono essere eletti coi liberi suffragi dei soci; e dovranno scegliersi fra coloro che hanno date maggiori prove di carattere, di coraggio, d'intelligenza e di cuore.

La sede centrale non dev'essere fissa. Essa si colloca, là, dove sono gli uomini adatti alla comune, efficace difesa. E non accentramento, ma decentramento di direzione, mercè un numero sufficiente d'aggregati al Consiglio direttivo centrale che siano sparsi per tutte le reti, nelle grandi stazioni, nelle officine, nei depositi, così da fare una catena di relazioni pel tramite della quale sia facile tener viva la solidarietà fra i compagni, perchè li disciplini nel fine pel quale l'associazione è nata.

Ho detto che devono chiamarsi a dirigere l'associazione dei compagni — e l'asserzione non è gratuita. Le più numerose, forti e fiorenti associazioni conosciute in America, in Inghilterra, in Germania, specialmente, ma dappertutto, sono amministrate e dirette da lavoratori.

I cavalieri del lavoro d'America, la più forte e ricca associazione che si conosca in quel paese dell'industria e della libertà è diretta dal sarto Stephens.

Le migliaia di minatori inglesi che si sono associati per elevare le mercedi loro, sono capitanate da Iohn Burn, che è un minatore.

Le falangi operaie della Germania, che sono ora il partito più numeroso di quel Paese, sono condotti nella lotta da Bebel, che è un tornitore.

Ma per rientrare a ricercar gli esempi in casa nostra, ricorderò la più vigorosa imitazione della Trades Unions inglesi e delle belghe costituite dal De Paepe, fu —

fra le Società italiane — il Consolato milanese, allorquando Antonio Maffi poteva dedicare a questo istituto tutta la sua intelligenza ed attività. Ricorderò che se è nato in Italia un *Partito dei lavoratori,* esso è il frutto dell'ingegno, della perseveranza del carattere austero di semplici operai, che rispondono ai nomi di Croce, di Lazzari e di Casati. Ricorderò, infine, che se il Consolato operaio milanese e la Camera del lavoro di Milano, sono istituzioni eminentemente operaie lo sono appunto perchè rette e dirette da operai.

L'obbiezione eretica che dice: i ferrovieri, specialmente per l'inosservanza da parte delle Società ferroviarie, degli articoli 35, 98 e 103 della legge sulle *Convenzioni,* sono in lotta con loro, e non possono, soli, sostenere una lotta così potente, perchè un presidente, messo in urto con le Società ferroviarie, sarebbe subito sospeso, traslocato, destituito o altrimenti punito; quest'obbiezione eretica, ripeto, sarà una bella frase, gl'ignari vi presteranno fede; io la discuto per respingerla.

La pratica insegna questo: che il *Fascio ferroviario,* era amministrato e diretto da un Consiglio direttivo composto — disgraziatamente — di avvocati, medici ed altri estranei al servizio e perciò inafferrabili. Non si potevano cioè nè sospendere, nè traslocare, nè destituire, nè punire.

Ma le Compagnie, hanno sospeso quei ferrovieri che osarono convenirle dinanzi ai tribunali; le Società ferroviarie hanno traslocati i ferrovieri componenti del cosidetto *Comitato segreto;* i banchieri hanno puniti quei ferrovieri che in un modo qualunque, compirono atti di indisciplina o di ribellione contro la superiorità — l'amministrazione.

E la cosa, corre naturalissima — e non poteva, non può e non potrà correre altrimenti.

Infatti, un Comitato direttivo d'estranei, bisogna che necessariamente si affiati coi più intelligenti, coi più attivi dei soci ed abbia la cooperazione di tutti.

Basta questo solo contatto, per provare che l'azione degli estranei è subordinata ai consigli ed all'aiuto di questi ferrovieri — e di qui le repressioni.

Con ciò è provato, che l'intromissione di persone che non vivono la nostra vita, tutt'al più, se non nuoce, non giova.

Dunque?

Considerando che l'unico mezzo per non essere colpiti dalle Società ferroviarie, è quello di arrendersi loro a discrezione; considerando che la emancipazione dei ferrovieri — come di tutti i lavoratori — non è conseguibile senza lotta determinata, combattuta con la penna, la parola e l'azione, e, per conseguenza, non essendo fattibile scansare le conseguenze della lotta stessa, perchè le Compagnie, si varranno dei potenti mezzi in loro potere contro i dipendenti ribelli, io dico: ferrovieri! facciamo da noi.

Ci colpirà il trasloco? I fondi sociali — soccorreranno i colpiti. Ma la propaganda ne guadagnerà, perchè il trasloco ne moltiplica i messaggeri e li semina per tutta l'Italia.

Ci colpirà la sospensione?

La cassa sociale ci indennizzerà.

Ci colpirà il licenziamento?

Ma come ci può colpire?

Fin'ora non si è licenziato un solo. Eppure si co-

noscono dei ferrovieri che sono sulla breccia da parecchi anni, veduti e perseguitati dalle Compagnie; ma sono sempre in servizio.

O che? Son forse dei ladri, dei volgari malfattori, coloro che tendono onestamente al loro miglioramento economico?

*
* *

Un'organizzazione numerosa, un 60 mila almeno in Italia, diretta da uomini d'intelletto chiaro, leali, onesti, spogli di preconcetti, d'ambizioni personali, con la mèta dinanzi a loro di emancipare tutti i salariati, che di questo scopo si siano creati una missione di cui sono gli apostoli sinceri e convinti e alla quale offrono mente a braccio, può in breve volger di tempo mutar faccia alle cose.

I preposti alla direzione devono infondere stima e rispetto nelle masse; essi devono predicare la disciplina di corpo, devono fare la coscienza di classe; essi devono affratellare insomma un'esercito di uomini ad un fine: il miglioramento economico delle loro condizioni.

I soci, i ferrovieri, devono seguire il consiglio e, più che il consiglio, l'esempio dato dai loro capi, se vogliono che la loro associazione acquisti valore nelle considerazioni del pubblico, che le Società ferroviarie siano convinte di avere di fronte una forza colla quale, loro malgrado, devono fare i conti, se infine vogliono essere parte della bilancia che pesa il valore del lavoro.

Colla disciplina, collo spirito di corpo, saremo redenti.

***

A questo punto odo una voce che mi domanda: Vuoi preparare lo sciopero?

Rispondo: Questa è un arma a due tagli e può essere solo utile, in mano destra molto. D'altra parte lo sciopero è opportuno quando, nelle tristi circostanze in cui versano i lavoratori, si presenta loro come il minore dei mali.

In ultim' analisi, io credo fermamente che ai ferrovieri, che sono i motori essenzialissimi del commercio di un paese, basti la prova che la loro organizzazione è disciplinata, ricca e numerosa tanto, da lasciar razionalmente supporre che gli associati sono in condizioni tali da mettersi in isciopero con probabilità di vincere, perchè le Compagnie debbano scendere a patti.

Ecco così evitato lo sciopero.

Tutta la vita battagliera delle più accreditate associazioni operaie in tutto il mondo civile, tutta la storia del conflitto fra capitalisti e salariati, e l'azione esercitata sul mercato del lavoro dai *Conduttori di locomotive* americani, sono conforto e sostegno al nostro asserto. E sono così vere ed eloquenti espressioni della vita vissuta, che dopo esse, quello che siamo andati esponendo ci pare non soffra nè riserve, nè contraddizioni.

E se non bastono gli esempi, che volete?

Il colera?

PLATONE.

Ogni legge alla quale il popolo non abbia concorso, la quale non emani da lui, è nulla per sè stessa.

LAMENNAIS.

LE OTTO ORE DI LAVORO PEI FERROVIERI

L'agitazione promossa in tutti i paesi civili dal Congresso internazionale dei lavoratori tenuto in Parigi nel 1889 per la giornata legale di otto ore è, dei conflitti odierni fra proletariato e borghesia, il più caratteristico ed importante.

Per questo fatto, il 1.° maggio, che è stato scelto per la solenne manifestazione operaia, è ormai una data scritta a caratteri d'oro nel calendario universale; ed è una data « come quella delle religioni, che indicano un tramutamento più largo assai che non sia quello delle cose politiche. »

È infatti in quel giorno che milioni di uomini processionanti percorrono, colle loro musiche e cogli stendardi del lavoro, le vie della città, dei borghi e dei villaggi, e si adunano in comizi imponenti per affermare la necessità sociale della giornata di otto ore.

E non è solo il grido di popolo! La scienza lo ha

*

accreditato presso l'universale, dimostrando che la fatica muscolare ha un limite oltre il quale produce effetti disastrosi, perchè — come scrive il Mosso nel suo libro *La fatica* — « il nostro corpo non è fatto come una locomotiva che consuma la stessa quantità di carbone per ogni chilogrammetro di lavoro, ma il muscolo avendo consumata nel lavoro normale tutta l'energia della quale poteva disporre, si trova obbligato per un soprapiù di lavoro ad intaccare, per così dire, altre provvigioni di forza che teneva in serbo. »

In altri termini:

« L'operaio che persiste nel lavoro quando è già stanco, produce non solo un'effetto unico e meccanico minore, ma risente un'effetto nocivo ed organico maggiore. »

Gli economisti raccolsero gli elementi statistici per dimostrare che la diminuizione delle ore di lavoro permetterebbe un più sollecito e maggiore sviluppo di energia, che manterrebbe l'equilibrio nella produzione.

La morale suggerisce che gli intervalli concessi dalle occupazioni del lavoro permettono ai lavoratori di educarsi e d'istruirsi; l'educazione facilitata favorirebbe in sommo grado la loro emancipazione economica e politica.

Queste aspirazioni dei popoli d'Europa sono già state realizzate in America ed in Australia.

I Governi e i Parlamenti d'Inghilterra e di Francia si occuparono della riduzione a otto ore della giornata di lavoro; e si capisce come la poderosa organizzazione operaia dei lavoratori di quei paesi abbia costretta la borghesia ad occuparsene.

Anche l'Italia non fu del tutto sorda all'eco d'un movimento così universale.

Il Partito dei lavoratori italiani scrisse nel suo programma la rivendicazione delle otto ore. Ma i ferrovieri, che, per le condizioni loro fatte da una disposizione del Codice penale, avrebbero il maggior interesse ad ottenere la regolamentazione del loro lavoro, si astennero finora dall'aderirvi.

Infatti l'art. 314 del Codice penale, dice:

« Chiunque per imprudenza o negligenza, o per imperizia nella propria arte o professione, o per inosservanza di regolamenti, ordini o disciplina fa sorgere il pericolo di un disastro sulle strade ferrate, è punito colla detenzione da 3 a 30 mesi e con la multa da L. 50 a 3000; e con la detenzione da 2 a 10 anni e con la multa superiore alle tremila lire se il disastro avvenga. »

Dinanzi a così grave pericolo, il personale che è contemporaneamente adibito al più importante servizio pubblico e alla dipendenza di compagnie private, i cui interessi le sospingono alla speculazione, avrebbe dovuto comprendere, primo di ogni altro, che se vi sono lavoratori cui deve premere d'aderire all'agitazione per la giornata legale di otto ore, questi sono proprio e prima di tutti i ferrovieri.

Ci pensino dunque una buona volta; e ci pensino primi i capi stazione, i telegrafisti, i conduttori delle locomotive, i sorveglianti e guardiani delle linee, come quelli che l'articolo citato più di tutti minaccia.

Nè credano di smarrirsi nell'impraticabile. La libera Svizzera, dove il popolo ha larga parte nel go-

verno, ha una legge che limita il lavoro giornaliero dei ferrovieri.

Il Parlamento inglese e il francese son chiamati a discutere un simile disegno di legge.

Perchè saremo noi da meno?

Il nostro paese difetta di una legislazione ferroviaria che sarebbe della massima urgenza. Il breve regolamento del 31 ottobre 1873 sulla polizia ferroviaria ha già stabilito la massima che « nello esercizio delle ferrovie si devono prendere tutte le misure e usare le cautele suggerite dalla scienza e dalla pratica per evitare qualunque sinistro. »

Orbene la savia massima del regolamento dovrebbe suggerire ai ferrovieri che vogliono salvaguardarsi dalle minaccie del Codice, di porgere la destra ai lavoratori delle industrie diverse e dir loro; ci impegniamo di festeggiare con voi il 1.° maggio, perchè è urgente anche per noi la riduzione a otto ore della giornata di lavoro.

È urgente per noi, ma è sopratutto nel pubblico interesse, dacchè è nell'esaurimento del personale prodotto dal lavoro eccessivo, che hanno radice e causa quei disastri ferroviari che procurano a noi il carcere, alla Amministrazione e al pubblico danni immensi e sventure sovente irrimediabili.

Evviva dunque, compagni ferrovieri, il 1.° maggio e le otto ore!

PLATONE.

CANTO OPERAIO

Una gente impera e l'altra langue.
DANTE.

Lavoriamo dall'alba al tramonto
Il sudore la fronte ci bagna,
La miseria ci viene compagna
Della vita sull'aspro cammin!

Abbronzati dai raggi del sole,
Flagellati da pioggie, e da venti,
Alle voci dei nostri lamenti
Resta sordo anche il nume del ciel!

Noi sepolti in oscure miniere,
O rinchiusi in sonanti officine,
Sol dei mali invochiamo la fine,
Sol chiediamo men duro destin;

« Tutti fatti a sembianza di un solo »
Questa terra sia a tutti nutrice,
Non più siavi, nel mondo, infelice
Che sia privo di pane e lavor.

Questo giorno sì bello e giulivo
Là, sui mari, sui piani, sui monti,
Mira genti rialzare le fronti,
Irraggiate da un sole novel;

O fratelli, stringiamo le destre,
Stretti all'ombra di santa bandiera,
Inneggiando alla luce foriera
Che ci annuncia più lieto avvenir.

SPARTACO.

Verona, Aprile, 1893.

La concordia, l'unione verso lo stesso ideale, l'organizzazione in una sola società di difesa, deve essere la prima meta; giacchè, se oggi l'individuo scompare schiacciato innanzi le forti associazioni avversarie e vede il proprio diritto schernito, la propria voce perdersi fra l'indifferenza di chi è più forte; riunito alla massa compatta, conscia della propria potenza s'inoltrerà nella via delle conquiste, e le sue lotte saranno tutte vittoriose finchè non sia stabilito l'armonia e la pace nella umana famiglia.

I ferrovieri, che fra gli operai hanno il vantaggio di essere aggregati in gran numero ad uno stesso lavoro, che hanno facilità di conoscersi fra loro anche a grandi distanze, che hanno tutti un medesimo interesse da difendere, uno stesso nemico da combattere, hanno più di ogni altro lavoratore il dovere di associarsi e disciplinarsi sotto la bandiera socialista, la sola, l'unica che può condurli alla completa loro emancipazione.

Adoperino la macchina che la fortuna ha posto loro in mano, per stringere i vincoli di fratellanza; e la macchina che non conosce distanza, propagherà fra le ascose valli delle Alpi e nelle feconde pianure del mezzogiorno, la parola amica che condurrà all'ordinata organizzazione, al trionfo della giustizia sociale.

Il primo maggio, sia il giorno destinato alla rassegna delle forze, alla constatazione dei progressi fatti, sia il giorno consacrato alla speranza di una vita libera d'ogni tirrania, finchè non divenga festa generale, in ricordanza dello scopo ottenuto.

TERSICO.

Verona, 10 Aprile, 1893.

Il 1° Maggio

Dalle arse officine, fra l'atmosfera viziata dal fumo, dagl'antri oscuri delle miniere fra i gas insidianti la vita, dai laboratori tutti dove s'affollano centinaja di operai, attenti a dirigere la forza cieca delle macchine ed a difendersi da essa, da ogni luogo dove l'uomo solo in forti schiere lavora e combatte l'aspra lotta della vita, s'innalzano oggi speranze, e voti che attraversano i mari, sorpassano i monti, non conoscono frontiere, ma s'affratellano, s'uniscono in un solo ideale che irradia tutti coloro che soffrono, d'una luce promettitrice di pace e di giustizia.

Il primo Maggio come mostra il risveglio della natura che, scosso il torpore invernale, si presenta rivestita di nuovo verde, di nuovi fiori che imbalsamano l'aria, sotto un cielo più azzurro, illuminato di un sole più caldo; mostra altresì il risveglio dell'anima che soffre, che vuol scuotere il giogo crudele di un capitale inesorabile, sostenuta da un pensiero che s'affissa in una forma non meno splendente, non meno calda, del sole; nell'amore universale.

Ma non si arrestino gli operai innanzi al lontano miraggio estatici a contemplarlo; s'avvanzino ordinati e sicuri; chè se la via è lunga, non è infinita.

Tutto procede nel mondo, nulla può arrestarsi e la forza d'un idea che porta l'impronta della giustizia, non si spegne, non vacilla neppure d'innanzi agli ostacoli più formidabili.

BOYCOTTAGGIO

All'estero, in quei Paesi in cui i lavoratori non sono sbandati, deboli e pigri come da noi, ma sono organizzati in numerose e perciò ricche e forti associazioni di resistenza, capaci di proteggere i diritti del lavoro, dinanzi all'ingordigia e all'autoritarismo del capitale, si è provveduto ad un nuovo sistema di lotta operaia, contro gli operai stessi che, o per ignoranza crassa o mala fede, temono o sdegnano di associarsi ai compagni, ricusandosi così di cooperare ai moti che li dovrebbero elevare nella loro condizione sociale, fino alla completa loro emancipazione.

Questo sistema di collisione, è detto boycottaggio.

***

Tutte le organizzazioni che sono ormai una forza nel conflitto acuto fra capitale e lavoro, e sono anche un'autorità proletaria, ricorrono quindi al boycottaggio, per abbandonare all'isolamento quei compagni che prostituiscono, di fronte ai loro interessi ed ai padroni, la loro dignità, che concorrono a far diminuire le mercedi, a rendere meno forte e temute le Società; e contro tutti i codardi ed i vili che, in questi o in altri modi, tradiscono la causa dei loro compagni.

***

Da noi, dove nessuna associazione è veramente forte e dove l'operaio si mantiene in uno stato di di-

sorganizzazione tale, da lasciar arbitro il capitalismo delle sorti presenti e dei suoi destini avvenire, il boycottaggio, non solo non viene applicato, ma si ignora quasi che vi sia.

Un caso unico forse, molto caratteristico, ha avuto luogo recentemente nella *Lega Metallurgica* milanese, che deliberò l'espulsione di un suo socio colpevole di irregolarità rendendolo di pubblica ragione.

Noi, che non sentiamo odio neppure pei miserabili; ma pel rispetto che portiamo al genere umano, pel vivo desiderio di una maggior salute pubblica, vedremmo volentieri, distinti, in questo che si osa chiamare « *consorzio civile* » gli onesti, coloro che lottano con disinteresse pel bene di tutti, i savi, gli uomini di cuore e quelli di senno, dai cattivi, dagli azzeccagarbugli, dai furfanti, dai vigliacchi — pei quali ultimi noi sentiamo così immenso e profondo disprezzo.

Contro questi ultimi, noi vedremmo volentieri inaugurato un salutare boycottaggio e avremmo maggior piacere se si sapesse colpire energicamente, così da rompere, come fa bisogno, una pianta contagiosissima e corrompitrice.

***

Boycottaggio, ricusando di contribuire alle collette, o sottoscrizioni, che i mendicanti di professione, iniziano per soccorrere compagni malati o le famiglie di compagni defunti, se essi non appartengono o non appartenevano a qualcuna delle nostre moderne associazioni.

Boycottaggio contro coloro che restando fuori delle nostre associazioni fanno opera deletoria contro

esse, e spargono la calunnia sulle persone elette ad amministrarle.

Boycottaggio contro coloro i quali si servono delle cariche che vi occupano, per stornarne o defraudarne i capitali sociali.

Boycottaggio contro quei soci, che prendono parte alle assemblee al fine di conoscerne le deliberazioni per riferirle ai superiori o alle Amministrazioni.

Boycottaggio contro coloro che danno la caccia alle cariche sociali al fine di rendere dei servigi alle Compagnie, e, a tutti coloro che se ne servono per accellerare la loro carriera.

Boycottaggio contro i promotori di qualsiasi atto servile verso i superiori, contro i donatori di croci cavalleresche e commendatizie, di catene, di orologi, di anelli — ai corrompitori, agli uomini come Giano bifronte. (1)

Boycottaggio contro tutta questa gente senza dignità, senza senso di pudore, senza carattere. **Boycottaggio** contro i ferrovieri che arrestano la nostra organizzazione, che minacciano le nostre associazioni, che si coalizzano contro di noi, che fan lega coi ban-

---

(1) In una Sezione di Trazione delle ferrovie di questo mondo, è stato insignito del cavalierato, un'ingegnere.

Subito, si è costituito un comitato fra i dipendenti, per raccogliere i mezzi per regalare al decorato e a titolo di omaggio, la croce di cavaliere.

Il bello è, che tra i sottoscrittori figurano coloro che del neo cavaliere han sempre detto corna ed hanno ispirati persino degli articoli di giornale che lo attaccavano violentemente!

chieri, perchè offendono, assai più e peggio dei banchieri, le nostre legittime aspirazioni e rallentano il moto progressivo della nostra emancipazione.

PAPILIUNCULUS.

Il cittadino, malgrado tutte le regole, a cui lo assoggettano le istituzioni dello Stato, deve provvedere alla propria protezione tanto quanto il libero selvaggio, ma esso è a ciò meno adatto di questo, perchè si disavvezzò a pensare a sè stesso; perchè non possiede il retto senso della tutela dei suoi mediati ed immediati interessi; perchè dall' infanzia si abituò a tollerare pressioni e coazioni, alle quali il selvaggio opporrebbesi fin da principio, anche a rischio della vita; perchè lo Stato gl' instillò l' idea che le autorità vigilano su tutti i casi della vita; finalmente perchè la legge colla sua continua pressione tolse ogni scatto all'elasticità del suo carattere, schiacciò in lui ogni forza di resistenza e lo condusse a più non sentire che la coazione è un offesa.

MAX NORDAU.

UNA DURA LEZIONE AL GENERE UMANO

A Parigi, nel magnifico giardino d'acclimatazione che i parigini, a giusto titolo, chiamano la *terra promessa* per le ricchezze di serre che vi sono esposte; dinanzi ad una delle dieci vaschette dell'acquario, ho assistito ad una scena così vera, così efficace ed istruttiva, che vale la pena di riferirla nei suoi particolari.

La settima vaschetta dell'acquario di Parigi, era abitata da due aragoste una assai più piccola dell'altra.

La maggiore occupava una tana, che si era scelta fra i tanti fori della scogliera, costrutta nel fondo della vasca; mentre la minore, abitava uno degli angoli anteriori rasenti il cristallo. Dimodochè una, la maggiore, occupava l'altezza, l'altra, la minore, l'estremità più bassa.

Esse si contemplano e, pare, con poca benignità. Poscia abbassano lo sguardo, fingendosi noncuranti l'una dell'altra.

Passano due minuti, e poi l'aragosta maggiore si muove lentamente verso l'altra e, dopo breve tratto, si ferma e guata. Sta un'istante, indi riprende il passo.

L' aragosta minore che ha ormai indovinato le malevoli intenzioni della rivale, comincia ad aguzzar lo sguardo, poi si alza, protende le acute pinze, prende un'atteggiamento di difesa.

Il momento è decisivo e solenne.

Quell'atteggiamento provocatore non piace al co-

losso che tenta un'assalto. Allora è la volta dell'aragosta minore, la quale, precipitando verso la nemica, ripete, repenti e violenti, i colpi di pinze, arresta la rivale, la incalza, la colpisce ripetutamente e la costringe a nascondersi nella sua tana.

Tre volte ritentò poi il colpo, e tre volte fu umiliata e vinta.

Le ragioni di quella battaglia fra quei due animalucci, nessuno degli spettatori li ha, credo, conosciute; ma tutto lasciava supporre, che l'aragosta maggiore volesse esercitare sulla minore quel **diritto del più forte** che, a traverso i secoli, vedemmo far prevalere in Grecia dai Dorï sugli Iloti, dagli Spartani sugli Ateniesi e, più tardi, dagli Ateniesi sugli Spartani; che in Roma, i Patrizi, fecero valere sulle misere plebi e ai nostri giorni, l'aristocrazia e la borghesia se ne valgono per asservire, di più in più, il proletariato.

Senonchè l'animaluccio dell'acquario parigino ci insegna che anche la pazienza ha un limite — lo disse anche il gran pontefice della rassegnazione, Manzoni — oltre il quale l'animo inclina a ribellarsi.

L'aragosta minore, ribellandosi all'altrui prepotenza si mostrò ottima vindice del buon diritto, offrendo così a molti uomini una lezione di dignità e di giustizia, di fronte alla quale troppi sono coloro che hanno il dovere di arrossire.

Cesare Pozzo.

I mali sociali che dappertutto opprimono gli uomini, escono tutti da una grande ingiustizia primitiva: l'appropriazione — come proprietà esclusiva di pochi — della terra, sulla quale e della quale tutti devono vivere.

Da questa ingiustizia fondamentale rampollano tutte le ingiustizie che pervertono e mettono in pericolo lo sviluppo della Società, che condannano il produttore della ricchezza alla povertà, e cullano nel lusso il non produttore, che famo sorgere le caserme di affitto accanto ai palazzi, la casa di prostituzione accanto alla chiesa e costringono a costrurre prigioni a misura che apriamo le scuole.

H. George.

Il prodottto è e deve essere del produttore, la terra è di chi la coltiva; ed ogni altra mano che si stenda sul frutto è ladra.

Bovio.

RAFFRONTI

Non è inoppurtuno, nell'attuale dissidio fra il rinato *Fascio Ferroviario* e la tenace *Unione Ferrovieri italiani*, il riportare, come facciamo qui sotto, un manifesto dei ferrovieri francesi.

A maggiore spiegazioni e perchè ognuno dei nostri soci tragga quella conclusione che può sembrargli migliore, è bene che ciascuno sappia questo:

che il Sindacato dei ferrovieri francesi è retto ed amministrato da ferrovieri

che questi nostri compagni d'oltr'alpe hanno già tentato uno sciopero due anni fa, e che la loro organizzazione non venne per questo scompaginata, tutt'affatto al contrario di quanto avvenne in Italia quando lex sezione di Milano del Fascio, denunciò ai soci quanto faceva la presidenza a Genova. Da noi bastò solo questo perchè si sbandassero tutti i ferrovieri. Proprio come le pecore!!....

che oggi essi, sempre al contrario degli italiani, oggi si preparano a nuove battaglie.

È quindi d'attualità, in questo 1.° Maggio il fare un raffronto, e questo torna a grandissimo svantaggio nostro. Se lo tengano dunque per detto i nostri compagni, finchè la nostra classe sarà così apata, indifferente, noncurante dei propri interessi non si emanciperà mai, ed il 1.° Maggio passerà ancora per molti anni senza svegliarli. La gran voce della storia non li avrà scossi: essi saranno sempre stati indegni d'essere chiamati uomini e di far parte dell'umanità.

IGNOTUS.

SINDACATO DEI FERROVIERI FRANCESI

MANIFESTO

Ai lavoratori delle ferrovie!

Compagni!

Siete soddisfatti della vostra condizione?

Lavorare, dormire, mangiare, poi lavorare ancora senza riposo nè tregua, tale è la nostra sorte.

A voi non è concessa alcuna delle gioie domestiche, nè alcuna soddisfazione nella vita, il vostro salario non vi permette sempre di nutrire a sufficienza la vostra famiglia, voi siete degli uomini, dei cittadini, e vi si

tratta più male delle bestie da soma, più inumanamente degli schiavi.

La metà di voi non ha una pensione che gli assicuri la vita negli anni più tardi, gli altri vi hanno diritto, è vero, ma essa è sempre insufficiente e va rendendosi sempre più problematica.

Gli avanzamenti sono accordati ai protesti senza controllo od appello e dipendono così dall'arbitrio dei superiori mal disposti od ingiusti.

Vi sono inflitte ad ogni momento delle punizioni e delle ammende qualche volta troppo forti, siete vittime di regolamenti inapplicabili, vi si rende responsabili degli accidenti che generalmente sono causati dalla mancanza di personale; voi pagate infine colla prigione o colla morte l'incuria o la cupidigia delle Compagnie.

Se uno di voi è licenziato senza motivo, s'egli è ferito od ucciso in servizio, i tribunali non vi saranno accessibili che nel caso in cui la vostra famiglia abbia i mezzi di pagare.

Questi mezzi non vi sono? E allora la Compagnia cui appartenete, sfruttando la vostra miseria, vi accorda un indennità derisoria.

Questa è la vostra situazione, orbene, voi potete farla cessare.

Già 42000 dei vostri si sono riuniti sotto la nostra bandiera ed hanno aderito al programma delle rivendicazioni che noi abbiamo stabilite in Congresso, e troncherà sia alle nostre Compagnie che ai poteri pubblici di renderci giustizia.

I nostri deputati sono per la maggior parte azionisti delle ferrovie e quindi non ci sono, e non ci potrebbero essere favorevoli.

La loro condotta a nostro riguardo, ci sarà di guida per l'avvenire li tratteremo come essi ci avranno trattati, e frattanto alle prossime elezioni noi non daremo più il nostro voto ai capitalisti, nemici dei nostri interessi.

Quando ci siamo presentati ai nostri direttori, ci hanno quasi tutti risposto « Voi non siete ancora abbastanza « numerosi per poter accogliere le vostre domande, e « noi non esamineremo le vostre rivendicazioni che « quando parlerete in nome della maggioranza. »

Questa maggioranza noi possiamo e dobbiamo ottenerla. Se ciascuno di voi oggi mandasse la sua adesione alla nostra Camera Sindacale, domani le vostre rivendicazioni sarebbero presentate alle Compagnie.

Le Compagnie hanno ben compreso che questo risultato è facile ad ottenersi e, per ritardarlo esse ci combattono con tutti i mezzi che sono a loro disposizione.

Non esitate dunque ancora! inviateci la vostra scheda d'adesione direttamente se noi non abbiamo la sezione nella vostra località o regione, oppure mandatela col mezzo dei ricevitori o dei segretari delle 200 sezioni sindacali che abbiamo formato in Francia.

Nell'Aprile del 1893 terremo alla Borsa del Lavoro di Parigi il nostro quarto Congresso al quale assisteranno i delegati di tutti i punti della Francia.

In questo Congresso sarà definitivamente approvato il programma delle rivendicazioni che vuol ottenere il proletariato delle Ferrovie. Aderite quindi tutti con entusiasmo al nostro sindacato, così, dopo il Congresso, quando presenteremo alle Compagnie il programma

delle nostre rivendicazioni, potremo parlare alto e forte in nome della maggioranza.

Ricevete, compagni, i nostri fraterni saluti.

Pel Consiglio d'Amministrazione

Il Segretario Generale

f. E. GUERARD.

L'Amministratore di servizio

f. G. LHERMITE.

28617